Caja 89 (7)

SECRETO

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

MEMORANDUM

Para información de:

Sr. Comandante de Operaciones Aéreas y Sr. Jefe de Estado Mayor C.O.A.

PRODUCIDO POR:

Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de Nuestras Islas Malvinas.

BUENOS AIRES, 12 de abril de 1988.

Asunto: LAS LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO MALVINAS

Antecedentes

. La Directiva............del COA dice: "Apenas finalizado el Conflicto en el Atlántico Sur, de abril/junio 1982, constituyó un objetivo primario para la FAA: Efectuar un pormenorizado análisis de las operacio militares desarrolladas por la FAA a fin de recopilar toda la documentación producida, efectuar un informe completo y veraz relatando todas las operaciones (aéreas y logísticas) y de su análisis y evaluación, obtener las lecciones de todo tipo que interesen al desarrollo técnico profesional de la Institución.
on tal motivo el EMGFAA creó (Directiva 308/83 del 25-set-83) la "Comisión Redactora de la Historia de la Batalla aérea de las Islas Malvinas rgentinas". Posteriormente (22-may-86) el EMGFAA emitió una nueva Resoución (N°360) reasignando dicha tarea al Comando de Operaciones Aéreas; e constituyó así la actual "Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas (BANIM), dependiente directamente el Comandante de Operaciones Aéreas".

A esta altura del tiempo transcurrido, esta Comisión ha finalido el borrador de las operaciones militares que desarrolló la FAA en BANIM entre el 1°may-82 y el 14-jun-82 y que denomina RELATO BASE PRO SORIO (I). Este trabajo será analizado y enjuiciado, en las unidades pendientes, por la mayor cantidad del personal protagonista o testigo dichas operaciones, a fin de obtener, con las ratificaciones y/o recficaciones que se produzcan el RELATO BASE PRIMARIO (II) el cual será tonces, el documento histórico oficial de la FAA referido a su partici ción en el citado conflicto bélico.

tección de las Lecciones Primarias

La Comisión de Evaluación y Análisis de la BANIM, al ir confeconando el Relato Base Provisorio (I) detectó, a prima facie, una serie atisbos de lecciones que surgen del primer y grueso análisis del mis-

Por otra parte, al obtenerse el Relato Base Primario (II) seguente aparecerán nuevos indicios que aumentarán el número de los ya detados (en I).

///

Caja 89 (7)

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

MEMORANDUM

Para información de:

Sr. Comandante de Operaciones Aéreas y Sr. Jefe de Estado Mayor C.O.A.

PRODUCIDO POR:

Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de Nuestras Islas Malvinas.

BUENOS AIRES, 12 de abril de 1988.

Asunto: LAS LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO MALVINAS

Antecedentes

1. La Directiva............del COA dice: "Apenas finalizado el Conflicto en el Atlántico Sur, de abril/junio 1982, constituyó un objetivo primario para la FAA: Efectuar un pormenorizado análisis de las operacio militares desarrolladas por la FAA a fin de recopilar toda la documentación producida, efectuar un informe completo y veraz relatando todas las operaciones (aéreas y logísticas) y de su análisis y evaluación, obtener las lecciones de todo tipo que interesen al desarrollo técnico profesional de la Institución.
Con tal motivo el EMGFAA creó (Directiva 308/83 del 25-set-83) la "Comisión Redactora de la Historia de la Batalla aérea de las Islas Malvinas Argentinas". Posteriormente (22-may-86) el EMGFAA emitió una nueva Resolución (N°360) reasignando dicha tarea al Comando de Operaciones Aéreas; se constituyó así la actual "Comisión de Evaluación y Análisis de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas (BANIM), dependiente directamente del Comandante de Operaciones Aéreas".

2. A esta altura del tiempo transcurrido, esta Comisión ha finalizado el borrador de las operaciones militares que desarrolló la FAA en la BANIM entre el 1º may-82 y el 14-jun-82 y que denomina RELATO BASE PROVISORIO (I). Este trabajo será analizado y enjuiciado, en las unidades dependientes, por la mayor cantidad del personal protagonista o testigo de dichas operaciones, a fin de obtener, con las ratificaciones y/o rectificaciones que se produzcan el RELATO BASE PRIMARIO (II) el cual será entonces, el documento histórico oficial de la FAA referido a su participación en el citado conflicto bélico.

Detección de las Lecciones Primarias

3. La Comisión de Evaluación y Análisis de la BANIM, al ir confeccionando el Relato Base Provisorio (I) detectó, a prima facie, una serie de atisbos de lecciones que surgen del primer y grueso análisis del mismo.

4. Por otra parte, al obtenerse el Relato Base Primario (II) seguramente aparecerán nuevos indicios que aumentarán el número de los ya detectados (en I).

///

5. A estos atisbos (indicios) de lecciones, de uno y de otro caso (Par 3 y 4) denominamos LAS LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO BANIM. Pero las mismas no pueden considerarse Lecciones propiamente dichas si no sufren un estudio profundo por grupos especializados en cada tema, con las proposiciones correspondientes para ser asimiladas al desarrollo técnico profesional de la Institución.

Presentación de las Lecciones Primarias (I)

6. Se ha considerado conveniente presentar estos indicios en dos formas de enunciación:

1°) Los titulados LECCIONES PRIMARIAS I-A incluyen temas que a nuestro juicio, constituyen los de mayor y funcamental importancia. Por ello se los presenta como una "situación" sintética (afirmación) tendiente a facilitar la comprensión del estudio que debiera realizarse.
Se destaca que esta Comisión está en condiciones de ampliar y certificar dichas aseveraciones a los equipos que deban realizar cada estudio.

2°) Los titulados LECCIONES PRIMARIAS I-B incluyen el resto de los temas detectados y que parecieran de carácter (o prioridad) secundaria o de menor nivel de estudio. De cualquier manera constituyen una guía de selección de estudios a realizar.

Proposición para la asignación de los estudios

7. Se aprecia que el ámbito para la realización de los estudios emergentes puede estar ubicado dentro de tres sectores institucionales:

1°) Ambito COA.

2°) Ambito Comando de Instrucción (especialmente ESGA).

3°) Otros ámbitos.

8. Por lo tanto se sugiere al señor Comandante que este COA seleccione de la lista presentada, los temas que pudieran realizarse en su Estado Mayor y los que pudieran ser asignados a equipos formados por personal de sus Unidades dependientes, dadas su especialidad, calidad de su dotación, etc.

9. Los temas remanentes debieran ser elevados al EMG (J 3) a fin de que sean ordenados al Comando de Instrucción y otros ámbitos.

10. Finalmente, una vez realizados los estudios, en los tres ámbitos, se estima que -sus Conclusiones- debieran centralizarse para su evaluación y puesta en ejecución, en la J3 del EMGFAA, con copias a esta Comisión para complementar el trabajo objeto de su existencia.

Enunciación de las LECCIONES PRIMARIAS (I) DEL CONFLICTO BANIM (emergentes del Relato Base Provisorio (I)

A - LECCIONES PRIMARIAS I - A

1°) EL COMBATE AIRE/AIRE

a) Situación. Las primeras reacciones de la FAS, el 1°may-82, ante el ataque aéreo y naval enemigo, fue interceptar a las PAC

británicas y/o atraerlas (Cobertura y Diversión); fue así que lanzó 24 salidas de interceptores (M III, M 5, y A4C) entre las 06:40 (GAL) y 15:54 (GRA). En ninguna -pese a avistarse en varias- se logró un derribo enemigo, sufriéndose en cambio dos derribos de nuestros interceptores. (1er.Ten. PERONA; 1er.Ten. ARDILES).
Por otro lado, en toda la batalla aérea de nuestras Islas Malvinas, nuestros CCBB (no se incluye Pucará) no lograron derribar helicóptero enemigo alguno y se encontraron en varias ocasiones ante esa posibilidad.

b) Tarea. Análisis del combate aire-aire (contra aviones y contra helicópteros) en la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas. Detección de las causas de nuestra deficiencia al respecto. Comprobación de los Sistemas de Armas en oposición. Estudio de nuestras tácticas y la instrucción de las mismas. Proposición de armamentos y sistemas de instrucción posibles.

2°) INFORMACION DEL BLANCO (Target Information)

a) Situación. Nuestra Fuerza Aérea sufrió la gran deficiencia respecto a ubicar y seguir los blancos navales que necesitaba, en oportunidad y precisión, para cumplir los propósitos asumidos, en cada fase de la BANIM. Actuaba en un TO marítimo muy dilatado y los objetivos materiales, de gran movilidad y autonomía, eran difíciles de detectar y cuando logrado ello, su seguimiento geográfico hasta materializar nuestro ataque aéreo, normalmente era estimado.

b) Tarea. Estudio de la obtención de la información del blanco en las operaciones aeroespaciales marítimas (ataque a objetivos navales - AON). Análisis de nuestra experiencia en el TOAS. Comparación de doctrinas (americanas, europeas e israelíes). El equipamiento necesario. Su adaptación a nuestro caso. Las operaciones aéreas de E y R, la información satelitaria y electrónica. Proposiciones.

Nota: Este estudio deberá circunscribirse al caso exclusivo de AON en las operaciones aeroespaciales marítimas.

3°) INFORMACION METEOROLOGICA OPERATIVA

a) Situación. En muchas ocasiones en que se realizaron operaciones de combate en el TOAS, las previsiones meteorológicas no coincidieron con la realidad, causando en algunos casos serios problemas en las tripulaciones y su efectividad (caso 09-may Ella TRUENO OF 1174 - Ten. CASCO/Ten. FARIAS). Aparte de detectarse problemas para la obtención de datos necesarios al pronóstico, la difusión de la información a las Unidades desplegadas fue defectuosa.

b) Tarea. La información meteológica en un TO. Los medios y la organización necesarios para obtener un pronóstico realista y actualizado. Funcionamiento desde la paz.

4°) DEFENSA PASIVA ANTE ATAQUE AEREO O SIMILAR

a) Situación. Las unidades de la FAA desplegadas en nuestras Islas

Malvinas, en especial las instaladas en la BAM Malvinas y BAM Cóndor, poseen una envidiable experiencia vivida durante 45 días, respecto a la defensa pasiva ante ataques aéreos y/o bombardeos navales y terrestres. Esta experiencia se integra con aciertos (producto principalmente de la imaginación y espíritu de improvisación) y arrores que fueron pagados con sangre (caso BAM Cóndor, primer ataque del 1°may).

b) Tarea. Confeccionar un Manual para la defensa aérea pasiva de una BAM o AD en un TO. Procedimientos, refugios, medidas de seguridad, señales, etc. Tipos de ataques posibles de soportar y medidas defensivas para atenuar sus efectos.
Infraestructura o material necesario. Programa de instrucción para el personal.

5°) EL SISTEMA DE CONTROL AEROTACTICO

a) Situación. Si bien en la BANIM podemos afirmar que falló todo el sistema de Comando y Control (C4I2) en el nivel conjunto e incluso en el institucional, sin dudas el que sintieron más agudamente las unidades de la FAS fue la confusión respecto a los órganos de comando, control, comunicación, información e inteligencia que debían intervenir en cada tipo de operaciones (Transporte aéreo, Interdicción, Superioridad aérea, Exploración y Reconocimiento, apoyo aéreo Directo, SAR, etc.). Lo que sucedió, creemos, es que la FAA instaló el Sistema VYCA en Malvinas (y en el Continente en menos grado) y no continuó con el Sistema de Control Aerotáctico. Entendemos que el Sistema VYCA es usado para las operaciones de DEFENSA AEREA y si bien puede ser usado -como se hizo- para controlar operaciones aerotácticas o aeromarítimas, ello debe ser excepcional y rápidamente subsanado. Pero al continuarse operando con el Sistema VYCA con las funciones del Sistema CAT durante todo el conflicto, aparecieron sus falencias, no sólo de equipamiento y organización sino también de instrucción.

b) Tarea. Revisión del Sistema de Comando y Control (C3I) para un TO marítimo y terrestre. Posibilidad de un sistema único, tecnológicamente moderno, facilmente adaptable a las circunstancias posibles para nuestras Hipótesis de Conflicto.
Proposición de su:
Organización, equipamiento, funcionamiento e Instrucción.

6°) LA INTERDICCION ESTRATEGICA SOBRE EL MAR

a) Situación. Durante la BANIM la FAA efectuó exploración y reconocimiento lejano, sobre el Atlantico Central y Sur con modestos resultados debidos al equipamiento, del material aéreo, instrucción en la especialidad y no mantenimiento del objetivo por parte del comando..
Entre la experiencia obtenida y observando el comportamiento enemigo en tareas similares (Aviones Mimrod) que, aparte de su buen equipamiento electrónico fueron reequipados con misiles A-A AIM9L (Sidewinder) podríamos lograr en nuestra FAA un mejoramiento (equipamiento, misión e instrucción) en la Unidad aérea Boeing 707 (o similar) para comtemplar la posibilidad, con respecto a sus aviones, de:

1°) Mejorar sus capacidades de detección electrónicas y otros equipos referidos a la E y R lejana.

2°) Adosarle un sistema de armas tipo EXOCET AM39 o similar que pudiera permitirle atacar, en alta mar, con seguridad y sorpresa, a un objetivo naval enemigo, (Incluir información al respecto y actualizada de los armamentos lanzados ultimamente en el Golfo Pérsico).

b) Tarea. Las Operaciones Aeroespaciales de E y R estratégico. Su organización, equipamiento e instrucción de acuerdo a nuestros medios posibles y a nuestra experiencia de guerra.
Posibilidad de adosar a los aviones seleccionados, el equipamiento electrónico mínimo y el sistema ofensivo aire-mar de emergencia

7°) LA APRECIACION Y EMISION DE ORDENES OPERATIVAS EN EL MARCO DE UN TO.

a) Situación. Nuestras viejas Ordenes Fragmentarias, vigentes en nuestra FAA desde la década del 60, cumplieron su propósito durante el conflicto (BANIM) en un empleo intensivo y ante un despliegue geográficamente dilatado.
Sin embargo, se registraron errores de interpretación en algunos casos y otros que debieran analizarse. asimismo, respecto a la apreciación,resolución y emisión de estas ordenes no existió -ni existe hoy- un método de E.M. que sirva las actividades de una F.A. Táctica, (no Estratégica) o similar que guie el funcionamiento de un EM. (tipo Comando FAS) ante la necesidad de Planificar, ejecutar y controlar, operaciones Aéreas Tácticas en un TO marítimo o terrestre. Así como poseemos formularios guía para emisión de una OF, deberíamos poseer formularios que guíen y registren la apreciación de la situación y la resolución del Comandante.

b) Tarea. En base a la experiencia del EM del Comando de la FAS (BANIM), estudiar un método de funcionamiento de un EM en operaciones aéreas tácticas y un sistema de elaboración de órdenes (tipo fragmentarias) que, partiendo de una rápida -pero efectiva- apreciación de la situación produzca una resolución más AFA y permita su transmisión a las unidades desplegadas o en vuelo en forma concreta, concisa, segura y flexible (posibilidad de ser modificada o complementada hasta el momento del ataque). Formularios a usar y por quien. Procedimientos. Criterios. Funcionamiento. Proposiciones.

8°) EQUIPAMIENTO DEL LR 35 (LEAR JET) DEL GRUPO AEROFOTOGRAFICO.

a) Situación. En la BANIM, el Escuadrón Fénix consagró la capacidad imginativa, profesional y la valentía del personal superior y subaterno de la FAA. Fue sin dudas el arma sorpresa, que logró alcanzar sus fines y asombrar al enemigo y a cuanto profesional que desde entonces estudies este conflicto. Pero también pareciera una constante en nuestra manera de ser, no analizar y desarrollar, en época de paz, nuestros logros y éxitos de guerra.
Si observamos el desempeño del Escuadrón Fénix (su constitución y funcionamiento en BANIM) se nos pueden ocurrir inquietudes.

b) Tarea. Efectuar un Estudio sobre Equipamiento del Lear Jet (o similar) con la tecnología necesaria para la búsqueda e información electrónica. Tal vez subsidiaria de la del Boing 707 e imaginada para actuar aisladamente o en conjunto con este avión madre en la E y R (Táctica y estratégica). Posibilidad de dotarlo

con asiento eyectables.

- Equipar al mismo avión para la versión de ataque con un sistema de misil A/S similar al Exocet o de mayor alcance.

- Constituir un Grupo Aéreo, con este Sistema Organizado, equipado e instruídos para que cumpla dos roles fundamentales:

  . En la paz: como grupo aerofotográfico y C21 (Control/Comunicaciones/Inteligencia).

  . En la guerra: como sistema de armas (de alta tecnología y alcance) para la Ey R electrónicos y el Ataque A/S a distancia.

9°) LA SEGURIDAD Y DEFENSA TERRESTRE DE UN AERODROMO EN CAMPAÑA.

a) Situación. Poseemos en la FAA, tres ricas experiencias respecto a la seguridad y defensa de aerodromos de campaña, en la BANIM, que son:

- La BAM MLV y Cóndor, dependientes de la FAA.

- La BAM calderón, dependiente de ARA que fue vulnerada por un ataque terrestre que-a nuestro dispositivo- le produjo la pérdida de cinco aviones IA-58 (destruídos en tierra).

b) Tarea. Efectuar un estudio comparativo de la constitución y funcionamiento de los tres aerodromos de campaña (o Bases Aéreas) que operaron aspectos de Comando, servicios y seguridad y defensa.
Confeccionar y proponer un MANUALde BAM de CAMPAÑA que abarque todos los aspectos que van desde la selección del área hasta su organización y funcionamiento.
Normas y procedimientos para el proceder de las Jefaturas (BAM) en un TO en caso de capitulación en el área. Aspectos legales y morales.

10°) LA EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO AEROMATIMA.

a) Situación. Durante el BANIM, tanto la FAA, como ARA efectuaron este tipo de E y R por su cuenta y se notó una tremenda dificiencia en su accionar conjunto. Si bien puede aceptarse que esta conjunción operativa está subordinada a un esquema conjunto del más alto nivel de las Fuerzas, es posible, mientras se logran estos acuerdos, intentar coordinaciones prácticas al nivel operacional y es previsible que, ante un nuevo conflicto (o pre conflicto) tendrá prioridad la Fuerza que haya logrado mejor equipamiento, organización e instrucción durante la paz.
Si la FAA desarrolla la capacidad para la E y R aeromarítimo (e incluso operaciones de ataque a ON) puede tomar la iniciativa en la creación de un centro que recepcione, visualice y difunda, toda la información que, desde el aire, se produzca en un TO marítimo.

b) Tarea. Estudiar la creación y materialización, en alguna Unidad de la FAA (CRV-GAL) de un Centro de Información para las Operaciones Aeroespaciales Marítimas.
Este Centro debiera integrarse al Sistema C4I2 que la FAA estudia. Insercción de la experiencia COE (Entro de Operaciones Electrónicas) y su información satelitaria y guerra electrónica en la BANIM.

11°) LA SEÑALIZACION DE LOS BLANCOS, EN EL ATAQUE A OBJETIVOS TERRESTRES.

a) Situación. En la BANIM, los AOT, de nuestros Caza Bombarderos, Bombarderos livianos y Aviones de Ataque, no tuvieron precisión ni altos porcentajes de daños por varios factores, de los cuales el de fundamental importancia fue "la ausencia y/o ineficiencia del OCAA" y su equipo ECA.
Ante la experiencia obtenida es posible imaginar un nuevo y actualizado órgano que marque el blanco (con medios tecnológicos modernos hoy a nuestro alcance) logre dirigir el tiro (o lanzamiento) aéreo para obtener la mayor precisión y contundencia en el ataque (tanto diurno como nocturno).
Debiera analizarse si las actividades de nuestro GOE (Grupo de Operaciones Especiales) en el archipiélago -muchas de las cuales fueron ejecutadas en combinación y/o subordinación a las tropas Comandos de nuestro E/A e IM, en objetivos y operaciones de las Fuerzas terrestres- pudieran ser dirigidas, con la organización, equipamiento e instrucción correspondiente a tareas de infiltración, en un TO, prioritarias de información, marcación y dirección del tiro respecto al ataque aéreo a un objetivo terrestre en cualquier ubicación dentro del TO. El enemigo aeronaval utilizó -principalmente desde helicópteros- estos órganos, para dirigir no solo el bombardeo naval sino tambien el aéreo (y al final utilizó el sistema laser/paveway).

b) Tarea. Analizar las actividades de los distintos órganos de información y control que actuaron en el TOM tales como ECA. - ROA - ECCO y evaluar sus bondades y deficiencias. Estudiar las posibilidades de la unificación de sus funciones en un solo órgano dependiente de un Sistema C4I2 en estudio. Su equipamiento y dotación e instrucción. Posibilidad de la reestructuración del GOE para que provea estas funciones en las operaciones aéreas de responsabilidad de la FAA. Uso del helicóptero en funciones de ECA.

12°) LA MORAL DE LAS TRIPULACIONES Y DEMAS INTEGRANTES DE UN DISPOSITIVO, DURANTE UNA GUERRA, EN UN TO.

a) Situación. Los dos dispositivos fundamentales que desplegó la FAA en los TTOO concebidos por nuestro país para el conflicto del Atlántico Sur (la FAS y el componente aéreo del TOM) registraron, respecto a la moral del personal integrante, variaciones nítidas que abarcaron todo el espectro conocido. Esta experiencia debiera ser registrada particularmente en cada dispositivo y extraer de allí las causas que elevan o disminuyen el estado moral de las dotaciones en las distintas fases de un conflicto como así también concebir las medidas más apropiadas, en cada caso, para mantenerla elevada.

b) Tarea. Estudiar separadamente (para el caso CATOM y FAS):

- Las variaciones registradas en el estado anímico (moral) del personal durante las operaciones militares desarrolladas en la BANIM.

- Detectar las causas en cada caso.

- Proponer medidas y/o acciones (ingeniosas y adecuadas a nuestra idiosincracia) para mantener elevada la moral en las distintas circunstancias de un conflicto bélico. Confección de un manual o folleto explicativo práctico.

7

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

- [illegible]

- [illegible]

[illegible]

13°) LAS OPERACIONES AEROESPACIALES DE TRANSPORTE

a) Situación. Nuestro G1T, ejecutó en el TOAS, operaciones aeroespaciales de transporte en diferentes modalidades y circunstancias operativas que han logrado admiración institucional y nacional y exteriormente en los círculos profecionales de todo el mundo.
No solo se destacó en la capacidad y valentía de las tripulaciones que ejecutaron cada operación sino que demostró gran idoneidad en la planificación y control de las mismas.

Es muy importante registrar, entonces, la experiencia obtenida y perfeccionar en base a ellas nuestras unidades organizadas de transporte aéreo.

b) Tarea. Confeccionar un Manual de Organización y Funcionamiento para las unidades de transporte aéreo en un TO.

B-LECCIONES PRIMARIAS I - B

1°) Análisis de la salida del Ten.ARDILES (01-MAY-82). Su misión y/o OM. Su proceder y derribo en el Archipiélago.

2°) Importancia de las operaciones E y R con medios aéreos, electrónicos y/o visuales. Otros medios para la información del blanco (Target information). Análisis de nuestras deficiencias en la BANIM. Estudio y proposiciones para organizar estos medios a fin de proveer la ubicación (certera y oportuna) de los OOMM a atacar por nuestra aviación de combate.

Coordinación, Comando y Control de la "información del blanco" en las operaciones conjuntas.

Estudio y proyecto de un Manual Operativo.

3°) Medidas para evitar la salinización del parabrisas en aviones que deben realizar rasante sobre el mar.

4°) Medidas y precauciones para el escape de un CB sobre el agua. Selección de la dirección de ataque para evitar fondos limpios.

5°) Revisión de los procedimientos de control y tráfico radioeléctrico avión/CIC en las operaciones aéreas tácticas.

6°) La planificación y ejecución del reabastecimiento en vuelo. Manual de Procedimientos. El Comando y Control.

7°) Estudio sobre procedimientos que tiendan a disminuir el riesgo de derribos por la A. Ae. propia.

8°) El despliegue de las unidades aeromóviles y su seguridad terrestre. Análisis del caso BAM CALDERON desde la óptica de la previsiones a tomar por la unidad aeromóvil, para incrementar su seguridad y defensa en AADD deficientemente protegidos.

9°) Estudio histórico y doctrinario respecto al caso de nuestra aviación naval (embarcada) CANA en la BANIM que planifica (Ver Plan Ops. respectivo) y ejecuta sus operaciones desde bases en tierra continental. Análisis, registros, conclusiones.

10°) Análisis sobre distribución y empleo de los misiles SAM 7 provistos a la BAM Cóndor. Oportunidad de sus disparos.

11°) Flujo operativo de aviones de combate FAS, el 21-MAY-82 al iniciarse la Batalla de San Carlos. Análisis de su intención y resultados. Proposiciones.

12°) La caza interceptora. Sus medios aéreos y de control. Sus sistemas de armas, tácticas y entrenamiento para el combate aire-aire.

Nuestro Sistema de armas posible.

13°) Dispositivos y procedimientos evasivos para la defensa anti misil A/A. Posibilidad de proveer chaff, bengalas, etc., desviadores de misil AIM9L (Sidewinder).

14°) Análisis del armamento antibuque empleado por nuestros CCBB en la BANIM. Sus bondades y deficiencias. Desarrollo posible de nuestros medios y personal. Requerimientos.

15°) Análisis del desempeño de los distintos sistemas de armas empleados en la batalla. Ventajas y desventajas. Coeficiente de efectividad, vulnerabilidad, rusticidad, mantenimiento, apoyo logístico, etc.

16°) Procedimientos para referir la ubicación de los OOMM antes y después de un ataque, para uso de las escuadrillas que se avecinan.

17°) Organización y procedimientos para manejar las prioridades de carga y pase, en el transporte aéreo de operaciones conjuntas.

18°) Las operaciones de intercepción combinadas con las de diversión (Fénix) en apoyo indirecto de las de ataque en un TO marítimo o terrestre. Planificación. Enlaces. Control. Saturación.

19°) Estudio de las modalidades aeronavales defensivas (contra aérea y antiaérea)de un enemigo equipado con la alta tecnología moderna. Sus sistemas electrónicos de detección y control.

20°) Evaluación del comportamiento del armamento de caída (en especial MK17). Causas de su no explosión. Porcentajes registrados en la BANIM. Formas de mejorar.

Concepción de nuevos y m;ás efectivos armamentos. Tácticas para su empleo.

Recopilación y estudios e informes realizados en base a la experiencia BAMIN.

21°) Uso de los accidentes del terreno en la aproximación y escape a un om, ante armamento guiado. Contramedidas electrónicas posibles.

22°) Posibilidad de reabastecemiento de interceptores para caza escolta a bajas cotas.

23°) La selección y asignación de blancos secundarios. Normas para el EM y los órganos de control de un Comando de FAT.

24°) Nuevas posibilidades tecnológicas para la aproximación y ataque nocturno en los aviones CB.

25°) Análisis del envío de secciones (en lugar de 3 aviones) en las operaciones de ataque a objetivos navales. Ventajas y desventajas.

26°) Procedimientos (y equipamiento mínimo) para el comando, control, comunicaciones, etc. y su organización posible, en una BAM fuertemente atacada.

27°) La información obtenida a través del COE (Centro de Operaciones Electrónicas). Recomposición de su equipamiento y dotación. Ubicación de cintas y planillas producidas. Análisis de la precisión y oportunidad de la información de blancos que produjo. Uso que se dio a dicha información en el CAE y en el Cdo. FAS.

28°) La meteorología de combate. Su organización y funcionamiento para la ejecución de operaciones aéreas de guerra en los distintos tipos de operaciones. Los requerimientos mínimos desde la óptica de Operaciones.

29°) Requisitos indispensables, desde la óptica A-3 para los requerimientos AAD en las diferentes situaciones del combate aeroterrestre; análisis de los casos presentados en la BANIM. Especialmente en el TOM a partir del 21-may-82. Formularios, normas y procedimientos.

30°) Procedimientos a seguir por un CB (tipo M5) con armamento A-T ante una intercepción por parte de Cazas con armamento A-A. Análisis de estos casos presentados en la BANIM. Posibilidad de algún equipamiento defensivo pasivo -ingenioso- que pudiera adaptarse a nuestros ccbb (Chaff, bengalas, interferencias electrónicas, etc.).

31°) El rescate de tripulaciones en territorio enemigo o bajo su capacidad ofensiva. Normas, procedimientos, material, equipamiento, organización, dependencia, etc. en distintas circunstancias tipo.

32°) La cartografía (Standarizada con el EA) para el apoyo de fuego cercano (AAD) Soluciones para su empleo, uso, designaciones de blancos u OM, etc. DMA.

33°) Necesidades tecnológicas mínimas, en nuestro material de dotación posible, para el ataque nocturno de nuestros aviones CB o BOM LIV. Equipamiento. Adiestramiento. Circunstancias tácticas.

34°) Análisis AFA de las operaciones E y R con los C-130. alternativas con otros medios y sistemas.

35°) La importancia de la E y R para la planificación, comando, control y evaluación de las operaciones aéreas de combate. Características y aptitudes de este Sistema. Estadísticas. Su inserción orgánica y funcional en la FAA. Su equipamiento e instrucción.

36°) Detección de las oportunidades en que se advirtió DECAIMIENTO DE LA MORAL, de las tripulaciones y demás combatientes durante la BANIM. Análisis de sus causas. Proposición de medidas tendientes a elevar la moral, en las distintas circunstancias, niveles y sectores.

37°) El sistema IA58 en el Apoyo Aéreo Directo en MLV. Descripción de los distintos tipos de misiones que ejecutó en la BANIM (MLV y Continente). Ventajas y deficiencias. Proposición de mejoras.

38°) Normas para el tratamiento de guerra (ataques aéreos) a buques hospitales, a hospitales terrestres en las distintas circunstancias. Requisitos a cumplir con ambas partes.

39°) Normas y formularios para solicitar/informar resultado respecto al AAD por parte de las Fuerzas de superficie, Proyecto de Manual a ser propuesto al EMC.

40°) Procedimientos de seguridad y defensivos (pasivos y activos) en aviones (transporte, exploración, etc.) no diseñados (aunque factibles de usar) para operaciones de combate. Equipamiento posible de salvataje y supervivencia. Casos C-130 TIZA y LR NARDO.

41°) Equipamiento y procedimientos de aeronaves de B y S para la detección de náufragos y/o sobrevivientes en zonas despobladas.

42°) Normas para la detección y tiro electrónicos de la Art. Aae. (Análisis del Caso del Roland 1°-jun-82 en Puerto Argentino que logró derribo de un Sea Herrier XZ 456). Análisis del ataque Vulcán del 030610 de junio 82. Proposiciones.

43°) Procedimientos. Derechos y Obligaciones para el personal militar que caiga prisionero. Proyecto de un Manual para el tratamiento de los prisioneros de guerra.

44°) Tecnología actual de las bombas aéreas laser guiadas (tipo PAVEWAY). Análisis de sus principios de funcionamiento, uso y posibilidades de equipamiento e instrucción en la FAA. Desarrollos posibles.

45°) Análisis de las operaciones de ataque en mal tiempo. Su guiado, equipamiento, procedimientos, instrucción para los distintos sistemas de armas de la FAA.
Posibilidades de perfeccionamiento con nuestros medios posibles
Requerimientos y sugerencias para obtención de los resultados de los ataques.
Participación y entrenamiento, a tal fin, del sistema VYCA o similar.
Posibilidad de cobertura o acompañamiento de caza escolta próxima de estas salidas.

46°) Análisis de la operación AAD predispuesta llevada a cabo por tres Pucará (1er. Ten. MICHELOUD, Ten. MORALES, 1er. Ten. AYERDI) el día 04-jun-82, desde BAM MLV) en AAD a posiciones de Artillería y tropas en ladera Mte. Kent. Su planificación, ejecución y evaluación. Medidas consecuentes.
Informar de este estudio (y nuestras conclusiones) al E.A. (G3) o EMC.

47°) La guerra electrónica. Generalidades, Clasificación, empleos. Amplia gama de sus actividades. Su empleo militar en el conflicto del Atlántico Sur. Personal y medios que dispuso la FAA para este fin. El futuro; su desarrollo en la Institución. Responsabilidades y Areas de Competencia.

48°) Teniendo presente la experiencia BANIM, enjuiciar la Organización y funcionamiento de la FAA para el estado de guerra en las posibles hipótesis. La planificación, ejecución y control de las tareas propias y las conjuntas, dentro del marco de la organización militar nacional; condicionamientos que la misma impone a su organización, desarrollo, equipamiento e instrucción en épocas de paz.

49°) Evaluación de las operaciones SAR que ejecutó la FAA en el Conflicto del Atlántico Sur. Bondades y defectos. Las lecciones. Implementación de su futuro orgánico y funcional en la FAA. Acuerdos y responsabilidades conjuntas.

50°) Análisis de la salida NARDO (~~OF~~ 2309) Vcom. DE LA COLINA, el día 07-jun-82. Su enlace con el CIC de MLV. Apreciación y relato de, los entonces 1er. Ten. ROMERO y C.1°. NIEVAS. Compatibilización. Las órdenes del CIC. Los procedimientos de autenticación. La rapidez de las

instrucciones, etc.
Los procedimientos de evasión ante un misil Sea Dart (aparentemente hubo excesiva distancia entre aviones y el viraje de escape fue hecho a nivel). Enseñanzas para el sistema LR. Proposiciones.

51°) El apoyo técnico a escuadrones CB desplegados. Implementación y mantenimiento. La experiencia FAS. Estudio por parte de personal E.Tec. interviniente o no en el conflicto.

52°) Normas para la dotación de equipo personal y de supervivencia para tripulaciones y mecánicos de un Escuadrón Aeromóvil (tipo Pucará). Necesidades de alojamiento y alimentación. Mejoras propuestas en equipos a proveer y obtención local en base a la experiencia BANIM en el archipiélago y continente.

53°) Sistema M5. Estudio de los principales AON ejecutados en la BANIM. Recopolación de su planificación, a nivel Escuadrilla, recopilación del material fílmico obtenido (cámara fotográfica) de los aviones empleados. Conclusiones, críticas, enseñanzas.

54°) Empleo de caza interceptor de baja cota para acompañamiento y escolta de nuestros CCBB. Posibilidad de adaptación de algún sistema de armas existente (o a obtener) que cumpla estas exigencias. Posibilidad de obtención o desarrollo de algún misil A-A (similar al AIM9L) para dotación de nuestro interceptores puros y CCBB.

55°) Análisis de sistemas cartográficos empleados por (planificadores y ejecutores) en la BANIM. Nuevos sistemas de elaboración en la FAA. El sistema DMA. Su implementación, estado de evolución y uso en la FAA.

56°) Análisis de inconvenientes y proposiciones hechas por el Escdn Helicópteros en su informe al CATOM. Sus nuevos roles en la FAA.

57°) Análisis de las operaciones de AAD y/o AOT realizadas por nuestros sistemas de FAS/CATOM.
Comparación con los similares ataques que realizó la aviación enemiga (tanto embarcada como RAF).
Efectividad en cada caso y sus causas. Cantidad de requerimientos en cada fase de la BANIM.

58°) Las operaciones aeroespaciales de interdicción al TOAS que realizó la FAA en la BANIM. Nivel de Comando y planificación. Criterios y sistemas empleados. Bondades y deficiencias. Su perfeccionamiento. Su empleo futuro. Información electrónica, satelitaria, etc.

59°) Las operaciones de intercepción (cobertura) y las de CCBB (AON/T) guiadas y controladas por un sistema VYCA de abordo (AWACS).

60°) El sistema de tiro (armamento) del IA58. Dificultades y fallas producidas en la BANIM. Análisis de los informes producidos y resultados. Informe del Cap. (R) PAEZ ALLENDE. Futuros desarrollos posibles en nuestro país. Posibles empleos que no se ejecutaron en BANIM y que se podrían realizar en otros TTOO.

61°) Análisis de los procedimientos para la coordinación, planificación y ejecución de salidas de cobertura (C1) a salidas de Ataque (ON ú OT). Sistemas de control y coordinación de las mismas. Procedimientos.

///

CONCLUSION

"Dice la Directiva del COA: "Nuestra generación aeronáutico-militar vivirá por muchos años, orgullosa de su desempeño operativo en la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas; pero esta misma satisfacción nos compromete a dejar muy claro, con sus virtudes y sus defectos, nuestro testimonio a la historia Patria, y las LECCIONES que aprendimos a las futuras generaciones de la FUERZA AEREA ARGENTINA".

. El presente memorandum se confeccionó por triplicado, habiéndose elevado: original al señor Comandante de Operaciones Aéreas, duplicado al señor Jefe de Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, quedando el triplicado (fotocopia) para el archivo de esta Comisión de Evaluación y Análisis, habiendo intervenido en su confección el suscripto, el Mayor D. Pablo M. CARBALLO (E.Air. 2546), el Cabo Principal Ernesto A. VILLALONGA (Ofc 17792), y la Agente Civil Adm.I Zunilda ARANDA

Comodoro (R) FRANCISCO PIO MATASSI
Comisión de Evaluación y Análisis
de la BANIM (COA)